



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Številka: 326-01/16-27/ EPA 1504-VII
Ljubljana, 9. 11. 2016

Državni svet Republike Slovenije je na 45. seji 9. 11. 2016, na podlagi druge alineje prvega odstavka 97. člena Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97, 66/00, 24/03, 69/04, 68/06 in 47/13), sprejel naslednje

M N E N J E

k Dopolnjenemu predlogu resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30)

Državni svet **podpira** Dopolnjen predlog resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030.

Državni svet je bil seznanjen, da je Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj na 84. seji 24. 10. 2016 obravnavala Predlog resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (v nadaljevanju: predlog resolucije) in ga podprla, svoje mnenje pa je posredovala na Odbor Državnega zbora za infrastrukturo, okolje in prostor, ki je na 23. seji 2. 11. 2016 pripravil Dopolnjen predlog resolucije.

Medtem ko je Vlada julija lani sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (strategijo), ki celovito obravnava prometni sistem in je zaradi zahtev za črpanje sredstev EU za promet pripravljena na splošni ravni, zdaj predlaga še resolucijo kot operativni načrt za izvajanje strategije, ki določa konkretne aktivnosti in deloma ali v celoti nadomešča zdaj veljavne posamezne resolucije oz. nacionalne programe. Vsi predvideni ukrepi so utemeljeni v strategiji, ki je bila pripravljena na podlagi nacionalne in evropske zakonodaje ter nacionalnega prometnega modela in zanjo izvedena celovita presoja vplivov na okolje. Dopolnjen predlog resolucije pokriva področje cest, železnic, letalstva, pomorstva in javnega potniškega prometa in je izdelan za obdobje 2016–2022 in 2022–2030. V njem so določeni roki in nosilci posameznih aktivnosti, ki so jim bili dodeljeni tudi okvirni stroški, pri čemer so vrednosti za večino aktivnosti ocenjene, saj se bodo kasneje konkretizirale v okviru študij in projektne dokumentacije. Dinamika aktivnosti bo odvisna od višine zagotovljenih proračunskih sredstev. Medtem ko so ukrepi na področju letalstva, pomorstva, železnic ali avtocest relativno natančno določeni, za državno cestno omrežje zaradi njegove obsežnosti (velike potrebe, razdrobljenost, omejenost finančnih sredstev) tega ni bilo možno narediti, zato je predviden ukrep Ro.43 (zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture), v okviru katerega bo možno uvrstiti in realizirati projekte državnega cestnega omrežja na podlagi metodologije za določanje prioritet. Državni svet je bil seznanjen, da načrtovane aktivnosti niso vezane le na investicije v infrastrukturo, ampak so predvideni tudi ukrepi t. i. trajnostne mobilnosti (subvencije za uporabo JPP, enotne vozovnice, enotni vozni redi, strategija na področju kolesarskega omrežja, itd.).

Sredstva za realizacijo aktivnosti so že zagotovljena v okviru sprejetih proračunov oz. so ocenjene višine prihodnjih proračunov za promet. Za realizacijo vseh aktivnosti iz resolucije je treba do 2030 zagotoviti slabih 17 milijard evrov, od tega iz proračuna približno 10 milijard evrov. Ostalo so vlaganja občin, Darsa, evropska sredstva, Luke Koper. Za namen podrobnejšega načrtovanja izvajanja aktivnosti bo Vlada vsako leto sprejela 6-letni operativni načrt vlaganj v prometno infrastrukturo (t. i. drsni plan), ki bo določal konkretne projekte na podlagi strokovnih prioritet, stroške za njihovo realizacijo, natančne roke in nosilce izvedbe. Pristojno ministrstvo bo vsako leto Vladi in Državnemu zboru poročalo o rezultatih izvajanja nacionalnega programa in doseženih ciljih. Po obdobju petih let je predvidena temeljitejša revizija resolucije in v primeru večjih odstopanj in drugačnih okoliščin priprava novega predloga resolucije. Kot ugotavlja Državni svet, je že strategija začrtala koncept priprave konkretnih projektov po načelu prometne in stroškovne učinkovitosti, kar pomeni, da je treba najprej izčrpati možnosti nadgradenj in posodobitev obstoječe infrastrukture in novogradnje načrtovati šele takrat, če s predvidenimi ukrepi ni mogoče zagotavljati primerne nivoja prometnih uslug.

Po mnenju Državnega sveta je sprejem resolucije, ki opredeljuje aktivnosti in naložbe na področju prometa oz. prometne infrastrukture ter okolju prijaznejši način izvajanja prometa, oz. operativnega načrta za izvajanje Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji nujen, saj bomo le tako uresničili zastavljene cilje, prioritete in aktivnosti na področju razvoja prometa. Državni svet se pridružuje pričakovanju predlagatelja, da resolucija prinaša pozitiven učinek na promet (dostopnost, varnost v cestnem prometu), oskrbo gospodarstva, okolje, gradbeništvo, BDP.

Državni svet pričakuje, da bodo slabše dostopna območja (npr. Bela krajina, Koroška, Posočje) končno dobila sodobne prometne povezave, ki pomembno vplivajo na kakovost življenja in krepijo razvojne potenciale teh območij. Prav tako pričakuje, da se bodo sredstva za načrtovane ukrepe oz. aktivnosti realno načrtovala in zagotavljala, saj bo v nasprotnem primeru resolucija, ki je bila predmet več javnih obravnav, ostala le črka na papirju.

Državni svet sicer poudarja pozitivne premike pri zagotavljanju večjega obsega sredstev na področju cest in železnic v letošnjem in prihodnjem letu, vendar glede na velik delež državnega cestnega omrežja, ki je v slabem stanju, in pomemben delež, ki je v kritičnem stanju, opozarja, da je treba tudi v naslednjih letih zagotoviti zadostna sredstva za izboljšanje stanja državnega cestnega omrežja (t. i. rehabilitacijo). S pospešenim propadanjem državnega cestnega sistema se namreč zmanjšuje varnost cestnega prometa in obenem povečuje možnost prometnih nesreč, to pa posledično lahko vodi v potencialne tožbe udeležencev v prometnih nesrečah zoper upravljavca cest oz. državo. V povezavi z navedbo predlagatelja resolucije, da bo šele z zagotovitvijo konstantnih virov države (npr. proračunski sklad, posebni namenski viri) možno načrtovati investicije v obstoječo infrastrukturo tudi na daljše časovno obdobje (na strani 25), Državni svet poudarja, da je v preteklosti že podprl predloge za določitev dodatnega namenskega vira financiranja obnove strateških cest v omrežju glavnih in regionalnih cest oz. določitev stabilnega finančnega vira v obliki t. t. bencinskega centa za vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture.

Državni svet v zvezi z načrtovanim razvojem in širitvijo pristanišča v Kopru opozarja na predvideno izvedbo izgradnje drugega tira Koper–Divača med 2018 in 2025. Posvet »Izgradnja drugega tira železniške povezave Koper–Divača«, ki ga je organiziral Državni svet marca 2016, je pokazal, da bo razvoj Luke Koper zaustavljen, če drugega tira ne bo do 2020. Glede na pospešena vlaganja v sodobne transportne povezave v sosednji Avstriji in načrte razvoja pristanišč v sosednji Italiji Državni svet izpostavlja vprašanje, čemu bi

slovensko železniško omrežje služilo, če drugi tir ne bo zgrajen pravočasno in bi se uresničil črni scenarij, po katerem se Luka Koper ne bi razvijala v skladu z načrti. V povezavi s predvideno pripravo modela financiranja z možnostjo vključitve javno-zasebnega partnerstva in eventualno sklenitvijo partnerstva glede gradnje drugega tira Koper–Divača (na strani 32) Državni svet tudi opozarja, da je navedeni posvet izpostavil, da javno-zasebno partnerstvo ni prava alternativna rešitev, saj bi šlo le za zasebni zaslužek ter velik strošek države za garancije zasebnim investitorjem za poplačilo izpada prihodkov, saj sama investicija v drugi tir ne povrne dovolj vloženih sredstev.

V povezavi z ukrepom preureditve vozniških redov s ciljem povečanja deleža železniškega prometa Državni svet poudarja, da je treba poleg usklajenih povezav znotraj železniškega prometa nujno okrepiti aktivnosti za vzpostavitev usklajenih vozniških redov javnega potniškega železniškega in avtobusnega prometa. Te aktivnosti niti ne bodo pogojevale veliko sredstev, zagotovo pa lahko bistveno pripomorejo k večji učinkovitosti prometnih storitev in trajnostni mobilnosti ljudi.

V zvezi s 6-letnim operativnim načrtom vlaganj v prometno infrastrukturo, s katerim bo Vlada določala konkretne projekte, se Državnemu svetu postavlja vprašanje določitve šestletnega načrta vlaganj, saj so vlaganja v prometno infrastrukturo odvisna od proračunske zmožnosti države, ki pa je vezana na štiriletni mandat Vlade oz. Državnega zbora.

Državni svet opozarja, da bi morala resolucija vsebovati tudi ukrepe za reševanje problematike kategoriziranih javnih (občinskih in državnih) cest, ki potekajo preko zasebnih zemljišč, saj reševanje tega problema ne moremo prepustiti posameznim občinam. Dejstvo je, da občine zaradi velikih obremenitev proračunov niso sposobne v doglednem času urediti lastništva zemljišč, preko katerih potekajo obstoječe občinske javne ceste in na katerih se odvija javni cestni promet. Čeprav se občine zavedajo, da sodi ta naloga v njihovo izvirno pristojnost, brez dodatne finančne pomoči še dolgo ne bodo uspeli urediti lastništva javnih cest, ki potekajo po zasebnih zemljiščih.

Glede na to, da je avtovlak pomemben turističen produkt, državni svet izpostavlja potrebo po vzpostavitvi zadostnih kapacitet za avtomobile v času (najvišje) turistične sezone na bohinjski železnici (in na drugih turističnih območjih z železniškimi povezavami). Ne glede na to, da Dopolnjen predlog resolucije predvideva dodatno proučitev smiselnosti nekaterih investicij, Državni svet pričakuje premik pri vzpostavitvi ustrezne povezave med Novo Gorico in Ljubljano za potrebe dnevnih migracij.

Državni svet je bil seznanjen, da je na področju trajnostne mobilnosti predvidena strategija kolesarskih poti v Sloveniji z vidika dnevnih migracij in turizma. V zvezi s tem Državni svet opozarja, da bi morale država in občine na področju kolesarskega omrežja doseči soglasje s ciljem vzpostavitve večfunkcionalnih poti, ki bi bile namenjene tako kolesarjem kot drugim udeležencem v prometu.

Glede na to, da je skoraj polovica aktualne finančne perspektive 2014–2020 za nami, je zdaj pravi trenutek, da razmislimo o prerazporeditvi sredstev in namenimo več sredstev državni cestni infrastrukturi tako v Vzhodni kot Zahodni kohezijski regiji.

V zvezi s projektom 3. razvojne osi na odseku med Velenjem in avtocesto A1 je bilo opozorjeno, da je treba pri iskanju najbolj optimalne variante upoštevati sistem varovanja najboljših kmetijskih zemljišč in preprečiti izgubo resursa za pridelavo hrane. Državni svet pozdravlja umestitev povezave Bele krajine z Novim mestom, s katero se Bela krajina povežala z regionalnim središčem in s tem izboljšala dostopnost do celovitega cestnega omrežja. Dejstvo je, da se ljudje iz Bele krajine izseljujejo, pri čemer lahko iščemo vzroke

tudi v nedostopnosti in neperspektivnosti tega dela Slovenije. Državni svet pozdravlja tudi načrtovano cestno povezavo Hrastnika in Zidanega mostu, ki je neposredno povezana tudi z gradnjo HE na srednji Savi.

Z vidika rezervacij zemljišč in posledično vpliva na razvojni potencial občin Državni svet zanima, ali je dolgoročno predviden 2. železniški tir proti Novemu mestu.

Na avtocestnem omrežju se iz leta v leto povečuje (tranzitni) promet in je en vozni pas praktično rezerviran za tovorna vozila, prehitevalni pas pa za vožnjo ostalih vozil, zato se postavlja vprašanje, ali se načrtuje preusmeritev tovornega prometa s cest na železnice ali se razmišlja o gradnji tretjega voznega pasu na avtocestah z največjimi obremenitvami. V zvezi s prevelikimi prometnimi obremenitvami posameznih odsekov (npr. okoli Ljubljane) Državni svet opozarja, da ponekod gradnja tretjega pasu zaradi pomanjkanja prostora tehnično ni možna oz. bi bil strošek prevelik. Nujno se je povezovati in presegati meje občin ter iskati rešitve v okviru javnega potniškega prometa.

Mitja Bervar, mag. manag.
predsednik